EL MITO

10

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Dino 208 GT4: la Ferrari austera

250 P: reina en Le Mans

Modelismo: las piezas únicas de Michele Conti

Froilán González: la primera victoria del Cavallino en F1

9 789504 900306 10010 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 10

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS MONOPLAZA F1

De vuelta entre los grandes

1995: con la 412 T2 Jean Alesi logra su primer triunfo en Canadá y la casa de Maranello parece volver entre los grandes. Pero en el Mundial de Constructores sólo será tercera.

Jean Alesi festeja en lo alto del podio del GP de Canadá: su primera victoria coincidió con el único triunfo de la Ferrari 412 T2.

Tenía que ser la Ferrari de la revancha. Estuvo a punto de lograrlo, haciéndoles soñar a los hinchas de la casa del Cavallino con un futuro de grandeza. Pero todo quedó en un sueño: al final de la temporada Jean Alesi fue quinto y Gerhard Berger sexto.

CONTRA BENETTON Y WILLIAMS NO HUBO NADA QUE HACER

En la tabla reservada a los Constructores, el Cavallino Rampante ocupó el tercer escalón del podio, detrás de Benetton y Williams. Fue un final sin gloria para una monoplaza que había nacido con los números justos. Fue diseñada por el equipo de John Barnard, lejos de Maranello, en el centro de Shalford, Inglaterra.

El de 1995 fue el último año en Ferrari para Alesi y Berger, que condujeron las 412 T2 con los números 27 y 28, respectivamente. Con la llegada, en 1996, de Schumacher e Irvine, las Ferrari recibieron los números 1 y 2.

LINDA Y MUY VELOZ RESULTO TAMBIEN CONFIABLE

La 412 T2 era linda, lindísima. Confiable, capaz de conseguir una serie de resultados como no se veían desde hacía mucho tiempo. Supo también ser muy veloz, como demostró la victoria de Jean Alesi en el Gran Premio de

Alesi y la 412 T2 en el GP de Mónaco.

En pista con Alesi

Cómo es, cómo anda y cómo se maneja la 412 T2, la primera Ferrari con sólo dos pedales. El piloto francés revela todos sus secretos en una prueba exclusiva.

Canadá. Nos referimos a un Alesi en gran forma, que en la temporada logró su primera victoria en Fórmula 1 y, además, obtuvo tres segundos puestos.

Desde el punto de vista aerodinámico, la 412 T2 iba a contracorriente con respecto a los adversarios. El motor era de 12 cilindros en V, el embrague estaba en el volante y el acelerador era electrónico. Era una Ferrari pequeña y maniobrable, que se demostró competitiva, a pesar de las modificaciones reglamentarias introducidas en 1995: limitaciones de tipo aerodinámico y cilindrada máxima de 3 litros en vez de 3500 cm³.

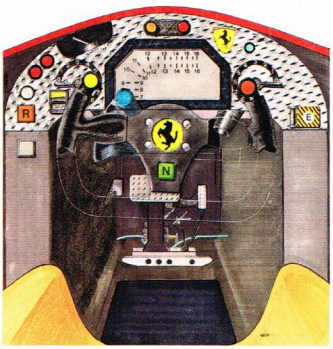
Luego del debut, que dejó una impresión favorable, la evolución de la 412 T2 se detuvo un poco, y el desarrollo no siguió con el ritmo necesario. Además, no hay que olvidar a Michael Schumacher, la "séptima velocidad" del Benetton, y tampoco al súper Williams, que demostró ser el auto más competitivo y ubicó a Damon Hill y a David Coulthard en el segundo y tercer puesto detrás del alemán. Para la Ferrari, en suma, se trató de una temporada de promesas no cumplidas. Y un adiós a fin de año, el de Gerhard Berger y Jean Alesi, que se hizo realidad, con mucho dolor para todos los aficionados.

La 412 T2 fue proyectada por el equipo de la FDD de Shalford (antes era la GTO de Guildford) conducido por John Barnard, apodado "el Genio", que empezó a trabajar a tiempo completo en la nueva monoplaza en octubre de 1994. Con respecto a la 412 T1 que la precedió, la T2 era más pequeña y corta, con el motor ubicado en una posición más avanzada en casi 10 centímetros.

CERCA DE 730 CABALLOS DE POTENCIA MAXIMA

Eso fue posible gracias a la capacidad del tanque, reducida a 140 litros. "Pudimos así distribuir el peso de manera más funcional entre los ejes delantero y trasero –dijo Barnard–. Gracias a la posibilidad de ubicarlo más adelante, el motor de 12 cilindros, generalmente más grande que los otros, recibió menos penalización que anteriormente." El motor de la 412 T2 era completamente nuevo. Era setenta y cinco milímetros más corto que el V12 de 3500 cm³. El tres litros de la 412 T2 podía alcanzar regímenes de rotación elevadísimos, cercanos a las 17.000 vueltas por minuto. La potencia no fue nunca declarada de manera oficial, pero fuentes confiables de la casa hablaban de 720 a 730 caballos. Entre las novedades más importantes estaba el block de acero, en lugar de fundición, que permitió reducir una decena de kilogramos en el peso. Al mismo tiempo que desarrollaba el 12 cilindros, la Ferrari recorría el camino del 10 cilindros. Sin embargo, ese motor no estuvo listo a tiempo para ser utilizado en la temporada 1995.

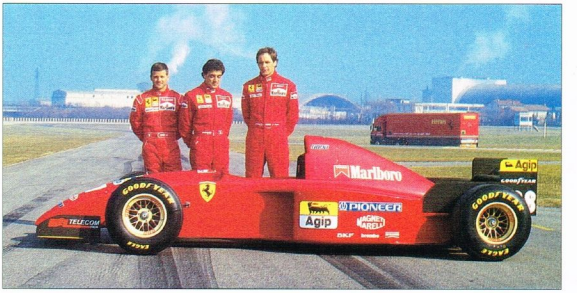
El acelerador era electrónico, sin cables ni resortes. El pedal comandaba un sensor conectado directamente a la central electrónica del motor. Se mejoró así la erogación de potencia, y se facilitó la tarea del piloto. Tampoco había pedal de embrague, que se usaba sólo en la largada, sustituido por dos palanquetas sobre el volante. Detrás de los rayos del volante estaban situados los comandos para el cambio transversal de seis marchas, de tipo semiautomático secuencial, controlado



En el dibujo de abajo, el habitáculo de la Ferrari 412 T2. Por primera vez en la historia de los autos de Maranello, falta el pedal del embrague, sustituido por dos palanquetas ubicadas en el volante. También los cambios, con comando electrónico, son accionados por el piloto a través de dos dispositivos puestos detrás del aro del pequeño volante Momo.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 75°, cilindrada 2997,34 cm³, compresión 12,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro con resorte neumático
Alimentación:	inyección electrónica digital Magneti Marelli
Potencia:	alrededor de 720 CV a 17000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza; chasis de fibra de carbono con estructura en nido de abeja
Tracción:	trasera, cambio transversal de 6 marchas con comando secuencial de control electrónico
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas con puntal y barras de torsión
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Llantas:	de magnesio, 13 pulgadas, neumáticos Goodyear slick
Dimensiones:	4,38/1,99/0,98 m
Ejes:	delantero 1,69 m, trasero 1,60 m, paso 2,91 m
Peso:	595 kilos con piloto



electrónicamente. Como determinaba el reglamento, el piloto tenía que operar manualmente los cambios, y para eso, en lugar de dos botones, había dos palanquetas. Los pontones eran más cortos que los de la 412 T1/B utilizada en la segunda parte de la temporada 1994, y alojaban los radiadores, verticales y levemente inclinados hacia atrás.

Presentación de la 412 T2 en Fiorano: desde la izquierda, Nicola Larini, Jean Alesi y Gerhard Berger. Abajo, Alesi prueba la monoplaza Ferrari 1995.

JEAN ALESI: "UNA MONOPLAZA SIN DEFECTOS"

En la parte trasera la Ferrari era más ancha que sus rivales, y se diferenciaba por no tener la característica forma en "punta de flecha" detrás del motor. Pero, ¿cuáles eran las impresiones de Alesi sobre esta monoplaza en vísperas del Mundial, cuando el piloto francés (nacido en Avignón el 11 de junio de 1964 y llegado a Ferrari en 1991) todavía ni imaginaba que a fin de año se iría? "Es un auto muy distinto de manejar con respecto al anterior. Al ser más corto, es más ágil, en especial en los cambios de dirección. El comportamiento es neutro, sin defectos específicos en ningún sector: suspensiones, aerodinámica, chasis, cambio o motor. Obviamente, la potencia disminuye con la reducción de la cilindrada y esto la hace más lenta en las rectas. Pero, en cambio, el motor es menos brusco y más fácil de utilizar. No hay problemas de rolido, aun a potencia plena, por el notable torque disponible." ¿Cuál es el secreto para llevar al límite la 412 T2? "No hay secretos para manejarla. Puedo acelerar a fondo desde mitad de la curva con mayor decisión, ahorrando preciosas décimas de segundo. Personalmente, no me gustó el embrague en el volante, porque requiere un movimiento que no es natural. Es un pequeño detalle, pero su importancia no es secundaria. También tuve problemas con los dos pedales, porque no había utilizado nunca el pie izquierdo para frenar, y por eso pedí que en mi monoplaza dejaran el tradicional pedal de embrague."

RADIOGRAFIA

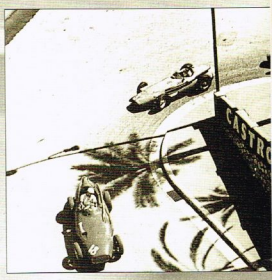
El motor, tipo 044, es un 12 cilindros 3 litros con monoblock de acero que permite ahorrar 10 kilos. Con respecto al de 1994, es 7 centímetros más corto. Los flancos son mucho más pequeños respecto de la 412 T1. Los caños de escape descargan en la parte inferior, cerca del túnel central, y mejoran la aerodinámica. Entre el motor y la caja está el tanque de aceite. Los radiadores de la 412 T2 se dividieron en dos. La suspensión trasera tiene barras de torsión y se engancha en pequeños subchasis y no directamente en la caja.

1957, un paso atrás

La monoplaza 801 no logra repetir los éxitos de la anterior D50: el Mundial lo gana Fangio con la Maserati 250 F. Segundo fue Moss con Vanwall.

GP de Mónaco: en primera fila, desde la izquierda, Fangio, Collins y Moss.

En 1957 Juan Manuel Fangio, al volante de la Maserati 250 F, aplastó otra vez a sus rivales, conquistando el quinto título de campeón del mundo. La Ferrari abandonó el chasis Lancia D50 para realizar una nueva monoplaza, la 801, que no alcanzó la suerte esperada. El tercer lugar de Musso en la tabla final sintetizó el balance de una temporada difícil, en la que el equipo de Maranello ni siquiera pudo ganar una carrera mundialista y, en cambio, perdió a uno de sus mejores pilotos. En marzo, sobre el circuito de Módena, perdió la vida Eugenio Castellotti.



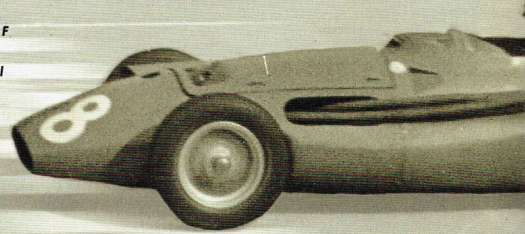
LA CLASIFICACION DE 1957

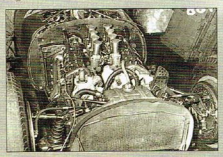
Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fangio	Maserati	40	4 (RA, MC, F, D)
Moss	Vanwall	25	3 (GB,PE,I)
Musso	Ferrari	15	
Hawthorn	Ferrari	13	
Brooks	Vanwall	11	1 (GB)
Schell	Maserati	10	
Gregory	Maserati	10	
Collins	Ferrari	8	
Hanks	Belond	8	1 (Indy)
Behra	Maserati	6	
Rahtmann	Chiropratic	6	
Lewis-Evans	Vanwall	5	
Trintignant	Ferrari	5	
von Trips	Ferrari	4	
Menditeguy	Maserati	4	
Bryan	Dean Van Lines	4	
Russo	Novi	3	
Salvadori	Cooper	2	
Linden	McNamara	2	

UNA TEMPORADA DRAMATICA: LA FERRARI CORRIO DE DUELO

Dos meses después, el español De Portago fue víctima del grave accidente que sentenció el final de las Mil Millas. Y también Vanwall, la primera monoplaza inglesa que ganó un gran premio del Mundial, logró mejor resultado que la Ferrari en 1957. En Buenos Aires, Fangio triunfó por cuarta vez frente a su público en el Gran Premio de Argentina. La Maserati ubicó cuatro autos en los primeros lugares. La Ferrari fue apenas quinta, con González-de Portago, y sexta, con von Trips-Collins-Perdisa. En el Gran Premio de Mónaco un accidente en la chicana del puerto eliminó al Vanwall de Moss, que lideraba y que fue embestido por las Ferrari de Collins y Hawthorn. Fangio pasó indemne entre los autos y se

Wolfgang von Trips, con la Ferrari 801 número 36, trata de superar la Maserati 250 F número 8 de Scarlatti, en el GP de Italia.





El 8 cilindros en V de la Ferrari 801.

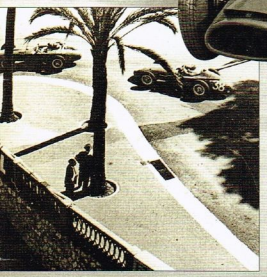
1957: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Argentina, *13 de enero*	*5° González-De Portago 6° von Trips-Collins-Perdisa*
GP de Mónaco, *19 de mayo*	*5° Trintignant*
GP de Francia, *7 de julio*	*2° Musso, 3° Collins, 4° Hawthorn*
GP de Inglaterra, *20 de julio*	*2° Musso, 3° Hawthorn, 4° Trintignant*
GP de Alemania, *4 de agosto*	*2° Hawthorn, 3° Collins, 4° Musso*
GP de Italia, *8 de septiembre*	*3° von Trips, 6° Hawthorn*

1957: COMIENZA LA ERA DE LOS SATELITES

Política: *Nace la Comunidad Económica Europea, con la firma de los tratados de Roma (25 de marzo).* ***Automovilismo:*** *Se disputa la última edición de la más famosa carrera italiana de rutas, las Mil Millas. Se presenta el Fiat 500, que se produce en el establecimiento de Mirafiori (Turín) y puede alcanzar los 85 Km/h.* ***Ciencia:*** *La Unión Soviética lanza el primer satélite orbital. La OTAN comienza la instalación de misiles en Europa.* ***Música:*** *A los 90 años muere en Nueva York Arturo Toscanini, uno de los más famosos directores de orquesta de todos los tiempos, que había dejado Italia en 1931 porque se oponía al fascismo.* ***Editoriales:*** *Muere en Milán, a los 52 años, Leo Longanesi, fundador de* Omnibus, *la primera revista italiana.*

La Ferrari 801 con una toma de aire especial para Monza.



A la izquierda, GP de Mónaco: el Vanwall de Moss precede a la Maserati de Fangio, la Ferrari de Hawthorn y la Maserati de Schell.

Luigi Musso con la 801, en el GP de Italia.

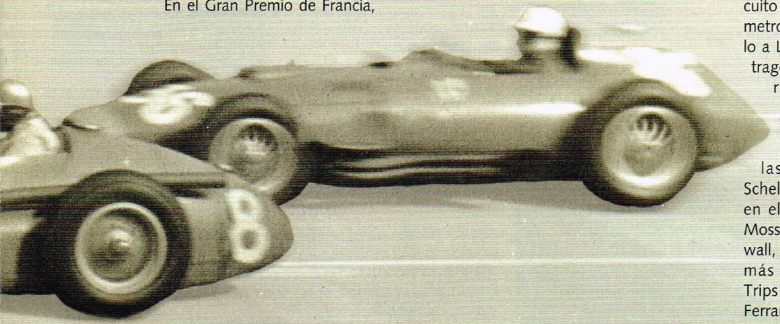
encaminó a la victoria, delante del Vanwall de Brooks, la Maserati de Gregory y el Connaught de Lewis-Evans. La Ferrari fue quinta con Trintignant.

COMO SIEMPRE, FANGIO LIDERA Y LAS FERRARI LO SIGUEN

El estadounidense Hanks ganó las 500 Millas de Indianápolis, competencia siempre incluida en el Campeonato Mundial. En el Gran Premio de Francia, Fangio se impuso nuevamente, esta vez adelante de tres Ferrari: Musso, Collins y Hawthorn. En Inglaterra, Stirling Moss, retirado, tuvo que subirse al auto de su compañero Tony Brooks para darle a Vanwall la primera victoria en un gran premio mundialista. Musso, Hawthorn y Trintignant, con Ferrari, se ubicaron, en ese orden, detrás del ganador. En Nürburgring, Fangio realizó lo que se considera la hazaña más hermosa de su carrera, recuperando, con respecto a las Ferrari de Collins y Hawthorn, la desventaja acumulada en una parada en los boxes para reabastecerse y cambiar neumáticos el argentino estableció un récord de vuelta que parecía imposible de lograr y venció a los dos ferraristas. Cuarto terminó Musso, con Ferrari, y quinto, Moss.

ENZO FERRARI DIJO NO A LOS CIRCUITOS CALLEJEROS ITALIANOS

En 1957 se incluyó el Gran Premio de Pescara en el programa del Campeonato Mundial, y se disputó sobre un circuito callejero de casi 26 kilómetros. La Ferrari inscribió sólo a Luigi Musso. Luego de la tragedia de las Mil Millas, Ferrari no quería correr en circuitos callejeros italianos. Ganó Moss, con Vanwall, precediendo a las Maserati de Fangio, Schell y Gregory. En Monza, en el Gran Premio de Italia, Moss ganó otra vez con Vanwall, superando a Fangio por más de 41 segundos. Von Trips se ubicó tercero con la Ferrari y su compañero Hawthorn fue sexto. Pero ya el argentino era campeón.



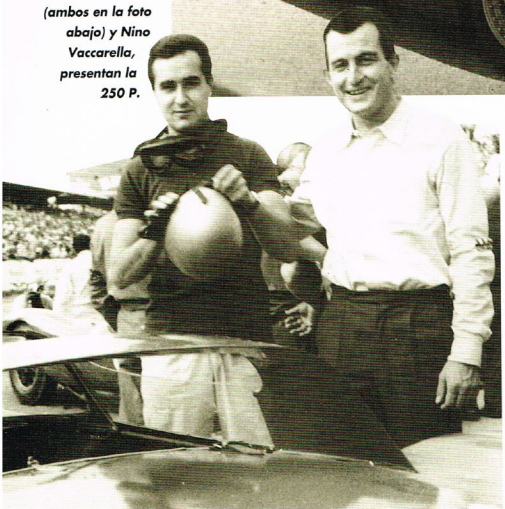
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

250 P, reina en Le Mans

1963: corre una sola temporada, pero gana la más clásica carrera de duración y el Campeonato Mundial de Marcas.

Monza, 4 de marzo de 1963. Los pilotos Mike Parkes (sentado en el auto) y, desde la izquierda, Lorenzo Bandini, Ludovico Scarfiotti (ambos en la foto abajo) y Nino Vaccarella, presentan la 250 P.



Corrió una sola temporada, en 1963, conquistando el primer Campeonato del Mundo en la nueva categoría Prototipos. El nacimiento oficial de la 250 P fue el 4 de marzo de 1963, cuando el auto fue presentado a la prensa en el circuito de Monza: al comando estuvo Mike Parkes, el ingeniero-piloto que la realizó junto a Mauro Forghieri (este último, con poco más de treinta años, ya dirigía la sección técnica de la Ferrari). En realidad sus orígenes se remontan a algunos años antes.

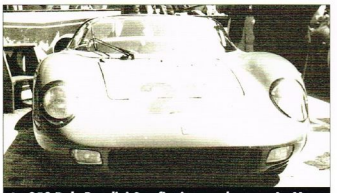
La Ferrari 250 P de John Surtees-Willy Mairesse espera la largada de las 24 Horas de Le Mans 1963.

La 250 P en el día de su presentación oficial en Monza. El motor trasero derivaba del de la Testa Rossa.

El chasis tubular, con el motor en posición central, derivaba de la 246 SP de 1961, a su vez derivada de las monoplazas de F1 con la misma disposición mecánica. En cambio, el motor fue el muy experimentado V12 de tres litros de la Testa Rossa, usado también para la GTO, pero montado por primera vez detrás del habitáculo, y dotado de seis carburadores Weber de doble cuerpo de 38 mm. Con una potencia de 310 CV a 7500 rpm y un peso en seco (sin combustible, agua ni aceite) de 760 kilos, la velocidad máxima estaba en el orden de los 290 Km/h. Pero era la línea de la 250 P lo que más impactó a los expertos e hizo soñar al público: una de las mejores obras de Pininfarina. Pintada con el tradicional Rojo Carrera, con los asientos de paño azul, tenía más aspecto de un "fuera de serie" que de auto de competición. La primera salida oficial de la nueva Ferrari fue en ocasión de las 12 Horas de Sebring, el 20 de marzo. Para el debut del campeonato se presentaron las dos 250 P producidas; las tripulaciones fueron Willy Mairesse-Nino Vaccarella y John Surtees-Ludovico Scarfiotti.

FICHA TECNICA

Motor: trasero longitudinal, 12 cilindros en V (ex Testa Rossa), diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,20 cm³	
Distribución:	monoárbol a la cabeza accionado por cadena, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber doble cuerpo de 38 mm
Encendido:	a bujía simple
Potencia:	310 CV a 7800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambios de 5 marchas + MA, embrague de discos múltiples
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Llantas:	con rayos, marca Borrani
Neumáticos:	delanteros 5"; traseros 6,5"
Frenos:	discos
Dimensiones:	distancia entre ejes 2,40m; peso 930 kilos
Unidades producidas:	4, en 1963
Números de chasis:	0810, 0812, 0814 y 0816



La 250 P de Bandini-Scarfiotti, ganadores en Le Mans.

PARA LUCHAR CONTRA FERRARI QUEDARON LOS AUTOS AMERICANOS

Los adversarios? Las otras Ferrari de la categoría GT, además del equipo Chevrolet con nada menos que siete Corvette, los Chaparral y los AC-Cobra. Un despliegue de fuerzas que resultó inútil: Surtees recibió la bandera a cuadros, escoltado por Mairesse con la segunda 250 P.

EN LAS PRUEBAS DE LE MANS LAS 250 P MARCAN LOS MEJORES TIEMPOS

Al comienzo de abril las 250 P fueron llevadas a las pruebas generales para las 24 Horas de Le Mans: los cuatro mejores tiempos fueron para Surtees, Parkes, Mairesse y Scarfiotti respectivamente, todos ellos al comando de los nuevos vehículos de Maranello. Sólo la mala suerte hubiera podido detener a la nueva Ferrari: como pasó en la Targa Florio, donde problemas burocráticos (le retiraron el registro a Nino Vaccarella poco antes de la largada) y una serie de pequeños accidentes impidieron a los dos autos presentes terminar la carrera.

Antes de las 24 Horas de Le Mans se disputaron los Mil Kilómetros de Nürburgring y ganó Willy Mairesse, obviamente con una 250 P.

Después, llegó el 15 de junio, las 24 Horas de Le Mans. Se presentaron a la largada tres de las nuevas Ferrari, pero sólo dos llegarían al final: la ganadora de Ludovico Scarfiotti y Lorenzo Bandini, y la otra, en el tercer puesto, de Mike Parkes y Umberto Maglioli. Después de la carrera francesa, comenzó una serie de pruebas desafortunadas, en las que los autos no lograron repetir los éxitos anteriores. Pero eso no fue un problema, porque los resultados obtenidos fueron más que suficientes para que la Ferrari lograra el título mundial.

1963: LOS RESULTADOS DE LA 250 P

Prueba	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas de Sebring	*20/3/1963*	*Surtees/Scarfiotti* *Mairesse/Vaccarella*	*1°* *2°*
Targa Florio	*5/5/1963*	*Mairesse/Scarfiotti* *Surtees/Parkes*	*retirados* *retirados*
1000 Km de Nürburgring	*19/5/1963*	*Mairesse/Surtees* *Scarfiotti/Parkes*	*1°* *retirados*
24 Horas de Le Mans	*15/6/1963*	*Scarfiotti/Bandini* *Maglioli/Parkes* *Surtees/Mairesse*	*1°* *3°* *retirados*
GP de Canadá	*29/9/1963*	*Pedro Rodríguez*	*1°*

José Froilán González, "El Cabezón"

Fue el piloto que le dio a la Ferrari la primera victoria en un gran premio mundialista, en 1951. Tenía un físico exuberante, un manejo agresivo y una simpatía contagiosa. En 1954 obtuvo el segundo lugar en el Campeonato del Mundo, detrás de Fangio.

Lo llamaban "El Cabezón". Por las generosas dimensiones de la cabeza, combinadas con un físico abundante.

UN HANDICAP DECISIVO: CORRER EN LA EPOCA DE FANGIO

Todo para darle vida a una imagen inconfundible y querida por los hinchas de la Ferrari: la de la primera victoria conquistada en un gran premio mundialista. Silverstone, Inglaterra, 14 de julio de 1951. Un éxito que le dio a José Froilán González, argentino, de Arrecifes, nacido el 5 de octubre de 1922, un lugar importante en la historia del automovilismo deportivo. La carrera de este piloto de aspecto bonachón, para nada en sintonía con la competencia feroz, sufrió un handicap decisivo: Fangio. Misma patria y misma época: lo que para González significó sufrir la competencia directa con uno de los más extraordinarios pilotos de la historia.

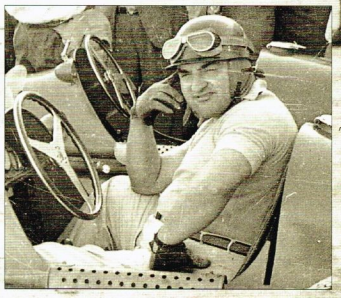
FUE A EUROPA ENVIADO POR EL GOBIERNO

Las ventajas de esta convivencia se agotaron inmediatamente, cuando González fue

Una carrera con la Ferrari, pero en esta foto González sigue al ferrarista Villoresi al comando de una Maserati A6 GCM. Fue en 1952, tercer GP de Módena.

LA CARRERA DE GONZALEZ

José Froilán González (Arrecifes, Argentina, 5 de octubre de 1922) disputó 26 grandes premios mundialistas entre 1950 y 1958. De éstos, 15 fueron con la Ferrari, escudería que le dio las dos victorias en el Mundial (GP de Inglaterra 1951 y 1954), y las tres pole positions (Inglaterra 1951, Suiza 1954 y Argentina 1955). Obtuvo además siete segundos y seis terceros puestos. En 1954 cerró el Campeonato del Mundo en el segundo lugar, detrás de Fangio. Fue el piloto que le dio al Cavallino el primer éxito en Fórmula 1. Con la Ferrari ganó además las 24 Horas de Le Mans 1954, en pareja con Trintignant.



El piloto argentino en 1954, en una de sus inconfundibles expresiones.

enviado, junto con Fangio, a Europa por el gobierno, para buscar la gloria corriendo. Era a fines de los años 40, cuando González ya había sumado una valiosa experiencia en Argentina. Para el debut en el Campeonato Mundial de Pilotos manejó una Maserati en Montecarlo: largada en primera fila. Dos carreras; después, un Talbot y, luego, la Ferrari.

González en el box del circuito de Módena, en 1952.

Enzo Ferrari lo vio y lo contrató. El primer Gran Premio con el Cavallino lo disputó en Francia, en 1951: obtuvo segundo puesto, junto a Alberto Ascari.

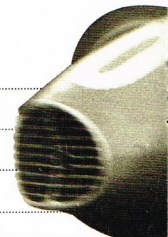
LE QUITO A ALBERTO ASCARI EL PRIMER GP DE LA FERRARI

Todos esperaban que el italiano lograra la primera victoria y, en cambio, quien por primera vez llevó al escalón

LOS PILOTOS

Felice Bonetto, el valiente

Con la Ferrari corrió las Mil Millas 1949, llegando segundo absoluto. Después, los caminos se dividieron. Como piloto, sobresalió por coraje y velocidad.

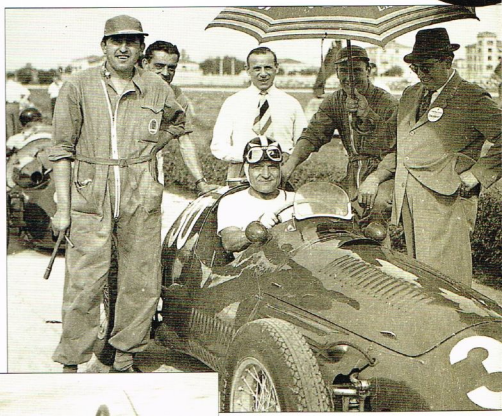


más alto del podio una Ferrari (luego de obtener la pole position) fue González, que derrotó notoriamente a las Alfa Romeo, el equipo de Fangio. El balance de la primera temporada era excelente, pero a fin de año González se fue a Maserati, hasta 1953, con una serie de buenos resultados. Con la Ferrari vuelve a correr en 1954 y la historia se repite: victoria en el Gran Premio de Inglaterra, la segunda y última de su carrera. Después, se volvió irregular. Una sola competencia, la de Argentina, en 1955 con la Ferrari; y dos, con Maserati, al año siguiente, y después los GP de Argentina en 1957 y 1958, siempre con autos Ferrari.

González esperando la largada.

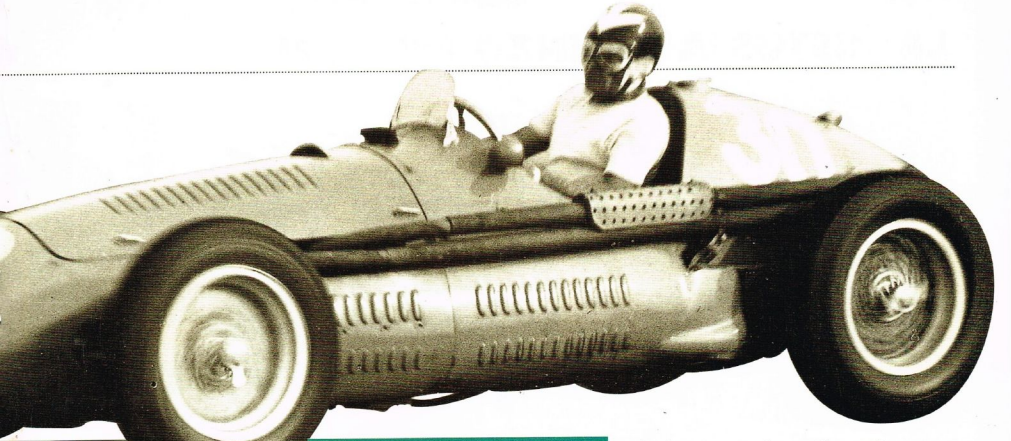
Fueron pocas sus presencias en el Campeonato Mundial (apenas veintiséis). Pero el historial de Froilán González, ligado a la Ferrari, es mucho más amplio. Incluye una victoria en las 24 Horas de Le Mans 1954 (en pareja con Trintignant) y una cantidad de triunfos en carreras que no sumaban puntos para el Campeonato Mundial.

Un duro de carrera, un piloto todo garra y corazón, un hombre que debió haber recibido mucho más. Felice Bonetto, nacido en Manerbio, en la provincia de Brescia, el 9 de junio de 1903 y fallecido en carrera, en México, el 21 de noviembre de 1953, fue un grande sólo para los apasionados de los motores. Una lástima, porque su manera de manejar, agresiva y contagiosa, su rostro fruncido con el cigarrillo entre los labios, tenían los ingredientes perfectos para la pasión del gran público. Corrió contra adversarios de extraordinario talento. Alguna vez les ganó, pero a menudo fue derrotado.



Felice Bonetto, arriba, en el circuito de Módena, en 1950. A la izquierda, esperando la largada en el GP de Suiza 1953.

Casi siempre tuvo que luchar en condiciones de inferioridad. Bonetto comenzó a correr con motos en 1920. Tuvo que esperar hasta 1931 para su primer auto, una Bugatti; respecto de su primera victoria internacional, la espera duró hasta 1933, cuando ganó el Gran Premio de la Montaña en Monteceneri, Suiza. Luego, como piloto privado, disputó su primera competencia Mil Millas, con un Alfa Romeo 2600, en 1934. En la carrera tuvo el primer encuentro con Enzo Ferrari, quien, pensando que era uno



Módena 1953: Bonetto corría entonces con la Maserati.

LA CARRERA DE BONETTO

Felice Bonetto (Manerbio, Brescia, 9 de junio de 1903; Silao, México, 21 de noviembre de 1953) disputó 16 grandes premios de Campeonato Mundial entre 1950 y 1953, cuatro con Alfa Romeo (1951) y doce con Maserati. Coleccionó una largada en primera fila (Francia 1953), dos terceros (Italia 1951 y Holanda 1953), tres cuartos y tres quintos puestos. Con una Lancia Fórmula 1 ganó el Gran Premio de Lisboa 1953; con una Aurelia ganó la Targa Florio en el mismo año. Para Ferrari manejó en 1949, obteniendo el segundo puesto en las Mil Millas.

de sus pilotos, se ubicó en medio de la ruta para indicarle el lugar de reabastecimiento. Bonetto ni siquiera tocó el freno, y Ferrari tuvo que tirarse de cabeza en una zanja para no ser atropellado.

Siguió corriendo sin disponer de autos a la altura de su propio talento, hasta el estallido de la guerra. El primer contrato oficial lo firmó recién en 1947: Cisitalia. Llegaron las victorias de Asti, de Vigevano, luego de Florencia, con un viejo Delage. En 1948 tuvo más satisfacciones en Vercelli y en Mantua. Conquistó el título italiano de Fórmula 2.

Finalmente, Ferrari lo llamó, en 1949. Pero Bonetto tenía un carácter demasiado fuerte para aceptar tácticas de equipo, y había transpirado lo suficiente como para resignarse. Fue segundo en las Mil Millas, pero se fue rápidamente de la Ferrari, de pésimo humor.

LUEGO DEL PARENTESIS, CORRIO CON ALFA Y MASERATI

Otra vez, con una vieja Alfa, largó en última posición y ganó en el circuito de Oporto; ganó la Pontedecimo-Giovi con un Osca; participó en tres grandes premios mundialistas con una Maserati. Todo en 1950. Luego, de nuevo fue contratado oficialmente, en esta ocasión por Alfa Romeo: cuatro carreras en el Mundial de 1951; después, de vuelta a Maserati para los Grandes Premios de 1952 y 1953, logrando largar en primera fila en Francia, y una tercera posición en Holanda.

En 1952 comenzó a correr para Lancia. Ganó la Targa Florio, a pesar de recibir la bandera a cuadros mientras empujaba su pesada Aurelia, que se había quedado sin combustible.

Felice Bonetto, arriba, se caracterizaba por ser un piloto de ataque. Y lo hacía no sólo a través de su manejo agresivo, sino también con un casco de estilo guerrero, con tres flechas blancas sobre fondo negro. A la izquierda, sentado en una Maserati con su hijo Roberto.

GANO UN GRAN PREMIO EN 1953 AL COMANDO DE UN LANCIA

Con un Lancia Fórmula 1 ganó el Gran Premio de Lisboa 1953 (carrera no incluida en el programa del Mundial), antes de viajar para participar en la Carrera Mexicana. Estaba liderando la prueba cuando, en la cuarta etapa, su auto salió del camino en Sialo, golpeando violentamente contra un poste de alumbrado.

ENZO FERRARI PILOTO

Rival de Varzi y Nuvolari

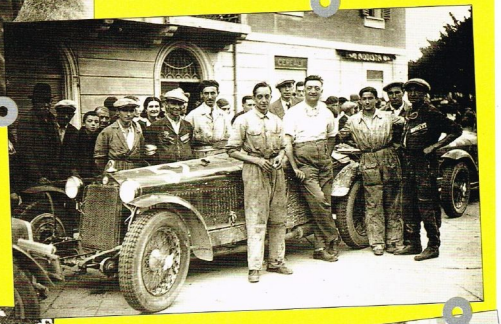
Corrió entre 1919 y 1931. Obtuvo buenos resultados que lo lanzaron como un piloto confiable, constante y con cierta notoriedad. Manejando las Alfa Romeo recorrió dos épocas del automovilismo deportivo: la de Ascari y Campari, y la de Nuvolari y Varzi.

LA EXPERIENCIA DE LAS COMPETICIONES "Pilotos, ¡qué gente!... ¿Maestros del cálculo, campeones de cinismo, abanderados de la desconsideración, o tan sólo hombres, que buscan en el exaltante escalofrío de la victoria el sentido de sus vidas?" Palabras de Enzo Ferrari, quien, antes de llegar a ser el Ferrari que todos conocemos, fue también piloto. Su debut en las carreras fue en 1919, con un CMN en la Parma-Poggio de Berceto, que le reportó al joven Ferrari el 11° lugar absoluto. Pero fue sólo el inicio de su aventura en el mundo de las competiciones. "A este fascinante y encandilante universo, gobernado por reglas estrechas pero caballerosas, yo me asomé en 1919", escribe Ferrari de sí mismo en el libro *Pilotos, ¡qué gente!...* "Tenía poca plata en el bolsillo y menos todavía en el banco, mucha voluntad y grandes ganas de lograrlo." Volvió a probar en la Targa Florio, siempre en 1919: llegó noveno, luego de una carrera comprometida por problemas e inexperiencia. "Un pequeño triunfo", lo definió el mismo Ferrari. Al año siguiente corrió un poco con una Isotta Fraschini 4500 Grand Prix 1914, y luego pasó a la Alfa: con una 20/40 bibloque llegó segundo absoluto en la Targa Florio. Entre 1921 y 1924, Ferrari compitió siempre con las Alfa. Eran los años de Giuseppe Campari, Gastone Brilli-Peri, Antonio Ascari. Su carrera de piloto siguió. Conquistó el tercer puesto en la Parma-Poggio de Berceto de 1921, y el primer lugar *ex aequo* en la Copa de los Alpes del mismo año. Fue primero en el circuito de Ravenna en 1923 y 1924. En ese último año Ferrari consiguió la victoria que luego recordará con mayor satisfacción: la de la Copa Acerbo de Pescara, con una Alfa Romeo RL. Una victoria que lo lleva definitivamente a la notoriedad, porque logra vencer a los Mercedes. Una victoria que le da el título de Cavaliere.

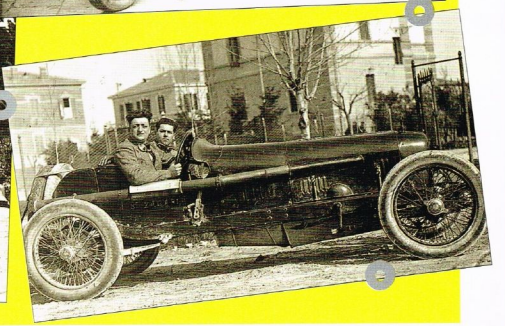
Un año antes, Ferrari había tenido uno de los encuentros más importantes de su vida: en el Circuito del Savio fue presentado a los condes Baracca, los padres de Francesco, el as de los ases de la aviación italiana. La condesa Paolina le confía el Cavallino Rampante que decoraba el avión del hijo, derribado sobre el Montello. Para explicar qué tipo de piloto era, como siempre, Ferrari no le endosa la tarea a otros: "No creo haberlo hecho mal, como corredor –escribe, y sigue– No puedo afirmar que, insistiendo, llegase a ser un gran piloto. Ya entonces tenía la duda. Una duda calculada, porque sabía que tenía, en mí mismo, un gran obstáculo: manejaba el auto respetándolo."

Arriba: Circuito del Mugello, 1921. Enzo Ferrari al volante de una Alfa 30/40 HP.

A la izquierda, Módena, 1927: Ferrari, ganador de la prueba, recibe un ramo de flores. Abajo, Brescia, 1921: con su esposa Laura, en una foto después de un accidente.



En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Ferrari en 1924 en el Circuito del Savio con Ascari y Campari, y en carrera; en 1931 en el Circuito de las Tres Provincias con los mecánicos de la Escudería; en 1923 con su primer auto, comprado directamente a la Alfa, una Tipo RL Targa Florio; en 1931 en el Circuito de las Tres Provincias, su última carrera antes del nacimiento de su hijo Dino.



Luego de una pausa, entre 1924 y 1927, Ferrari volvió a correr. Obtuvo resultados más o menos relevantes en carreras que lo llevaron a enfrentarse con campeones del calibre de Nuvolari y Varzi. Y a veces, incluso, logró ganarles. Su carrera más linda fue, justamente, una de las últimas: el Circuito de las Tres Provincias de 1931, en la que se ubicó segundo, después de un apasionante duelo con el campeón que surgía, Nuvolari.

El futuro Nuvola, el mantuano volador, al final de la carrera dijo: "Para vencerte me obligaste a trabajar como nunca me había pasado hasta ahora". Fue, probablemente, el mejor cumplido que Ferrari haya recibido en el curso de su carrera de piloto. En diciembre de 1929 nació la Escudería Ferrari, que lo atrapará cada vez más en su función de organizador. Luego, el retiro definitivo. Una decisión seguramente sufrida, que el mismo Enzo Ferrari recordó así cincuenta años después: "Tomé la decisión de no competir más en enero de 1932, cuando nació mi hijo Dino".

Ferrari mantuvo a rajatabla la promesa hecha a sí mismo: una costumbre que no lo abandonó nunca. Y se encaminó hacia su propio Mito.

Sección Resistencia de Materiales

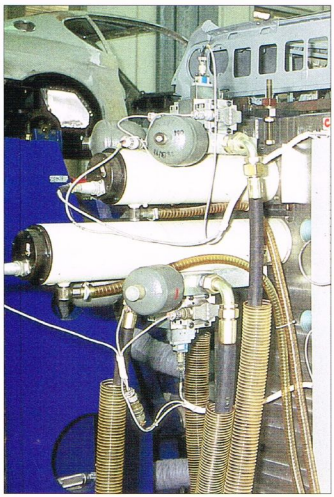
Una Granturismo del Cavallino no está hecha sólo de potencia y fascinación. Es también un vehículo robusto, con el cual se puede recorrer muchos kilómetros sin problemas. En Maranello existe una sección que se ocupa de asegurar la confiabilidad hasta del detalle más pequeño.

La suspensión de una F355 lista para las pruebas.

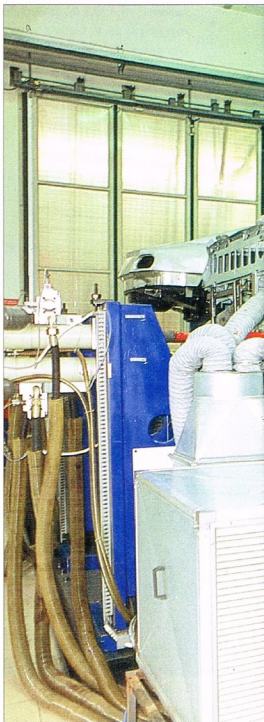
Es aquí donde se realiza el trabajo más oscuro de toda la fábrica. Aquí, en la sección Resistencia de Materiales, se prueban las piezas que componen la carrocería y el chasis de los vehículos antes de efectuar la producción en serie. Se la podría definir como el sector "reaseguros" de la Ferrari, porque es justamente ésta la sección que establece si una pieza podrá resistir una determinada cantidad de kilómetros y un cierto nivel de exigencia.

GRAN CONFIABILIDAD CON LAS PRUEBAS DE FATIGA

En pocas palabras, es aquí donde se determina la confiabilidad de una Ferrari. ¿Cómo? Con una serie de pruebas de fatiga que dan la medida de la resistencia de cada pieza. En la sección Resistencia de Materiales, que fue inaugurada en 1991, también se mide la rigidez torsional de los chasis, su resistencia a la flexión y a la torsión. El trabajo se divide en dos fases: las pruebas es-



Los simuladores funcionan gracias a los cilindros neumáticos de 1000 kilos de fuerza y 50 Hz de frecuencia.



táticas, que sirven de contraprueba para la sección Proyectos, y las pruebas dinámicas, que involucran las partes móviles del auto. Estas últimas, a su vez, pueden consistir en la simulación vertical, o en simulaciones de movimientos verticales, horizontales, oblicuos y transversales.

SON DOS LAS PRUEBAS REALIZADAS: SIMULAN UN POZO IMPREVISTO Y UNA CURVA EN VELOCIDAD

En esta sección se puede simular, por ejemplo, el impacto de una suspensión en un pozo o sobre el empedrado urbano: sobre una máquina, formada por cilindros hidráulicos con mil kilos de fuerza y frecuencia de 50 Hz, se instala el chasis con la suspensión que será objeto de prueba, o de lo contrario la suspensión misma, y se le provoca un esfuerzo de alta frecuencia.

En cambio, aplicando fuerzas de diferentes direcciones, se simulan las condiciones de un automóvil cuando realiza una curva o recibe una violenta aceleración. La frecuencia del esfuerzo sufrido por la suspensión es, en este caso, menor que cuando existe solamente la componente vertical; pero las fuerzas de distintas direcciones les producen a las piezas una mayor fatiga.

La sección Resistencia de Materiales no es un centro de investigación, ni el lugar donde se hacen los "crash test" (que se realizan en la Fiat). Por ahora, es el laboratorio de verificación de los cálculos de los proyectistas. Pero pronto intervendrá a nivel posproyecto, y no sólo eso, también colaborará con la sección Proyectos. Esta evolución permitirá ahorrar un precioso tiempo, simulando las pruebas de fatiga de los nuevos componentes, incluso antes de que éstos sean producidos.

EN EL FUTURO LOS INGENIEROS PROBARAN NUEVAS IDEAS DIRECTAMENTE EN UNA COMPUTADORA

Todo se hará a través de una computadora, con la verificación del modelo matemático realizado por los ingenieros. En las pruebas realizadas hasta ahora fue necesario modificar un modelo hasta tres veces antes de encontrar la solución más confiable. Así será posible ahorrar mucho tiempo e importantes recursos económicos.

Una vista de conjunto de la sección Resistencia de Materiales. El trabajo gira alrededor de los simuladores hidráulicos.

10 AÑOS DE VIAJES EN 15 DIAS DE PRUEBAS

Con los simuladores de los que está dotada la fábrica, es posible recrear las condiciones de viaje y los esfuerzos de 10 años de vida del vehículo o de 100 mil kilómetros de recorrido, en apenas 15 días de pruebas. En la sección Resistencia de Materiales trabajan cuatro personas en un único turno de trabajo, con horarios convencionales (8 a 13 y 14 a 17), cinco días por semana. Pero en realidad los equipos funcionan 24 horas al día, permitiendo así acelerar los tiempos de las pruebas. Además, el 95% del laboratorio está computarizado. Por último, cada técnico está encargado de un único proyecto.

Una Ferrari 250 Berlinetta "paso corto", con su bolso de herramientas.

Las Ferrari de Michele Conti

Es uno de los artesanos más cotizados por sus reproducciones de las deportivas del Cavallino que hicieron época.

Los detalles interiores de la Ferrari 500 Superfast realizada por Michele Conti.

Alguien le puso el apodo de "el Cellini de las Ferrari en escala" y, francamente, la definición no le queda grande. Las Ferrari en miniatura de Michele Conti son verdaderos *capolavori:* precisas hasta en el más pequeño detalle, y casi siempre realizadas en un único ejemplar, también porque el precio (cerca de 20 mil dólares) no admitiría dobles. Michele Conti, de Turín, 64 años, empezó a ocuparse de automóviles luego de la Segunda Guerra Mundial, trabajando en los establecimientos Farina, Pinin Farina y Ghia, donde realizaba modelos en madera de los prototipos diseñados por esos carroceros.

SOLO PIEZAS UNICAS PARA APASIONADOS EXCEPCIONALES

En el comienzo de la década del 60 vino el cambio: Conti dejó su actividad y emprendió el camino del modelismo profesional, con la experiencia madurada hasta entonces. Hasta la actualidad realizó más de doscientos modelos en escala 1/10, la medida preferida por el artesano turinés. Sus miniaturas se encuentran en las casas de Giovanni Agnelli, del financista Rockefeller, del baterista de Pink Floyd, Nick Mason, de Gunther Sachs (quien regaló uno de estos modelos a Brigitte Bardot) y del rey de Marruecos. Cada uno de estos modelos requirió más de cuatro meses y cerca de mil horas de trabajo. Un tiempo tan largo sirve para conformar los pedidos de los clientes, que quieren ver reproducidos todos los detalles de sus Ferrari preferidas, incluyendo los cables de

Ferrari 250 Berlinetta.

las bujías y el bolso de las herramientas (y cuanto más complejo se hace el modelo, tanto más aumenta el tiempo para realizarlo, hasta seis u ocho meses). Se trata de verdaderas réplicas del original en dimensiones reducidas.

EL CLIENTE PUEDE ELEGIR LOS COLORES INTERNOS Y EXTERNOS

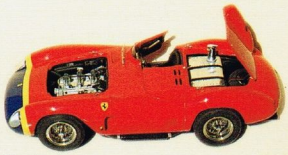
Además de utilizar los colores elegidos por los clientes para la carrocería y el tipo de tapizado original, Michele Conti también reproduce el instrumental, los comandos, palancas, parrillas de la palanca de cambios, mecanismo de los asientos rebatibles. Entre sus piezas más famosas está la mítica 250 GTO, de la que realizó sólo tres ejemplares en toda su vida.

La Sport 312 P/B, con el capot del motor abierto.

LAS FERRARI DEL MITO, DE LA GTO A LA TESTAROSSA

También figuran en la lista la 330 P4, la 500 Superamérica, la 290 MM, la 375 MM, la 330 GTC, la 512 S, la 500 TRC, la 250 SWB, la Testarossa, la F1 90 con la que Alain Prost logró el éxito número cien del Cavallino en la Fórmula 1, y la Dino 246. Con la D50, la monoplaza campeona del mundo en 1956 con Juan Manuel Fangio, Michele Conti produjo en 1991 una obra maestra sin precedentes: un modelo en escala 1/2, cuya realización requirió más de un año de trabajo, con la colaboración de ingenieros aeronáuticos, la búsqueda de dibujos, bocetos y fotos de la época, y la realización de una maqueta tan grande como el automóvil original para lograr de ese modo una fidelidad prácticamente perfecta en la reproducción. De esta monoplaza D50, un ejemplar fue obsequiado a la Ferrari y otros fueron vendidos a ricos clientes. Entre las más recientes creaciones de Conti no se puede dejar de nombrar la 250 GTO Experimental y la 250 Le Mans.

Una Ferrari 290 MM con capot, baúl y puertas que se abren. La precisión de los más pequeños detalles puede verificarse en el motor y en los rayos de las ruedas.



NO SOLO MODELOS DE GRANDES DIMENSIONES

No todos saben que Michele Conti en 1967 produjo un número muy limitado de modelos en escala 1/43, entre ellos tres diferentes Ferrari. Se trata de la 250 GT Scaglietti, de la 250 Testa Rossa y de la 250 GT Pininfarina, todas realizadas en sólo tres ejemplares. Su valor hoy está al nivel de un objeto de anticuario: el coleccionista no se asombra ante pedidos superiores a los 650 dólares. En cambio, son menos caros los kits siguientes, en escala 1/43, de la Conti Models. Entre los modelos reproducidos hay algunos Lancia de ruta y de rally, y otros vehículos deportivos como Porsche 935, Opel Kadett GT/E y Fiat 131 Abarth. La dirección: Michele Conti, Corso Casale 308, 10100 Torino. Tel. 0039-011-8998983.

En la 500 Superfast todo funciona.

LAS OPORTUNIDADES

Dino 208 GT4, casi al precio de un utilitario

Tiene una carrocería de cuatro asientos diseñada por Bertone. Cotizada en unos 18 mil dólares, es la Ferrari más económica en el mercado.

Era la versión económica de la 308 GT4, que en el mercado italiano fue penalizada por los impuestos aplicados a los autos con cilindradas mayores de dos litros.

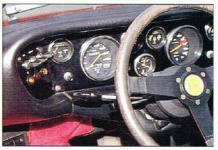
FUE PRODUCIDA ENTRE 1975 Y 1979: ERA LA FERRARI ANTICRISIS

Nacida en 1975, la 208 GT4 fue producida hasta 1979, consiguiendo bastante éxito. Se trataba del vehículo de Maranello más barato, así como lo es hoy en el mercado del usado para coleccionistas. Se la puede comprar desembolsando entre 15 y 18 mil dólares. Estas son cotizaciones interesantes, si se tiene en cuenta que, apenas dos años antes, el mismo automóvil se cotizaba a no menos de 35 mil dólares y que, de cualquier manera, será muy difícil que su precio baje más. Es entonces una compra conveniente para quien quiera probar la emoción de manejar un automóvil fabricado en Maranello. La Dino llevaba un 8 cilindros de 1990 cm^3 con 180 CV, que, sin embargo, no ofrecía muchas emociones. La 208 GT4 es una típica representante de las deportivas italianas producidas en los años de la crisis del petróleo, cuando el imperativo era mimetizarse con los automóviles de todos los días. Y eso la GT4 lo lograba perfectamente, tal vez porque entre las Ferrari de serie de los

La línea de la 208 GT4 es cuneiforme y angulosa. La diseñó Marcello Gandini para Bertone.

Los interiores son muy cómodos.

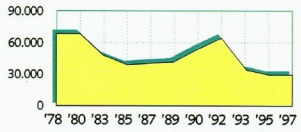
Los faros delanteros son retráctiles.



FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 66,8 x 71 mm, 1990 cm³, compresión 9:1
Distribución:	biárbol por bancada
Alimentación:	cuatro carburadores de doble cuerpo
Potencia:	180 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé dos puertas 2+2 lugares; chasis tubular
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, cambios de 5 velocidades
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,32/1,80/1,21 m
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	220 Km/h
Opcionales:	pintura metalizada, tapizado de cuero o cuero y tela, aire acondicionado, techo corredizo

LAS COTIZACIONES DE LA 208 GT4 (en miles de liras; 1 dólar = 1800 liras)

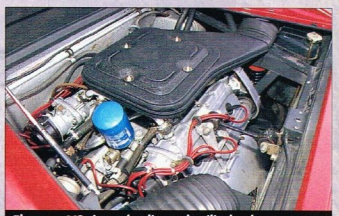


Las cotizaciones están calculadas teniendo presente la inflación. El valor de 72 millones de 1978 es equivalente al precio de lista de entonces: 28 millones.

últimos cuarenta años fue la única no diseñada por Pininfarina. Tenía además cuatro cómodos asientos.

UNA FERRARI SIN EL CAVALLINO RAMPANTE

La producción de la carrocería, diseñada por Marcello Gandini para Bertone, en los primeros tiempos se realizaba en la Scaglietti de Módena y luego se inició en Maranello, donde ya se armaba el motor. A diferencia de la 308, la 208 GT4 no ostentó nunca el escudo amarillo con el Cavallino negro. La producción de este modelo terminó en el año 1979. Se trata de un automóvil que no tiene grandes defectos, a excepción de una natural dificultad en la tarea de afinación de los carburadores.



El motor V8 tiene dos litros de cilindrada.

Con 180 CV a 7700 rpm, la Dino 208 GT4 no tiene rendimientos excitantes. Sin embargo, la velocidad es de 220 Km/h. Hay que considerar que nació durante la crisis del petróleo de comienzos de los 70. Justamente por eso, la línea de la carrocería es un poco anónima, y es cómoda para cuatro personas.

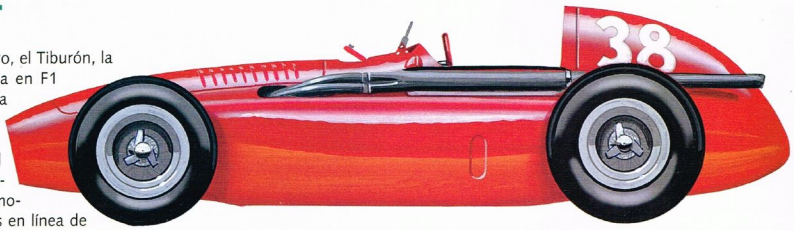
1953 553 F2: UN MONDIAL POR LA MITAD

Debutó en el GP de Italia para ofrecer al Equipo de Carreras Ferrari una monoplaza más veloz que la 500 F2. A pesar de no convencer, principalmente por su precaria estabilidad, la 553 F2 contribuyó igualmente a la conquista del título mundial de Alberto Ascari. Pero no logró opacar la fama de la 500 F2, con respecto a la cual tuvo un chasis reforzado, una aerodinámica renovada y un nuevo motor.

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 93 x 73,5 mm, 1997,11 cm³, block de aleación liviana, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 52 mm
Potencia:	180 CV a 7200 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera; cambios de 5 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sinfín
Peso:	600 kilos

1954 553 F1: EL TIBURON

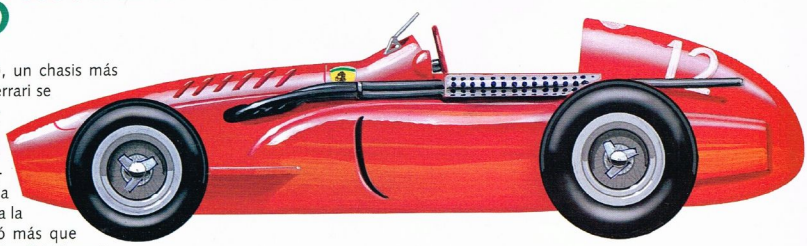


Con un apodo agresivo, el Tiburón, la 553 fue transformada en F1 para la temporada 1954 que se corrió con nuevos reglamentos. Debutó en el GP de Siracusa y, a pesar de seguir con el motor de cuatro cilindros en línea de la 553 F2, disponía de una potencia de 240 CV gracias a los 2,5 litros de cilindrada. La línea quedó prácticamente igual, pero contra las Maserati 250F no hubo nada que hacer.

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 100 x 79,5 mm, 2497,56 cm³, block de aleación liviana, compresión 12:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 52 mm
Potencia:	240 CV a 7500 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera; cambios de 5 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sinfín
Peso:	600 kilos

1955 555 F1: EL SUPERTIBURON



Más caballos (260), un chasis más reforzado y la F1 Ferrari se volvió Supertiburón. Debutó en el GP de Argentina de 1955. Fue una temporada dominada por los Mercedes y a la Ferrari no le quedó más que aguantar con Maurice Trintignant el cuarto puesto en el Mundial. En 1956 corrió también (pero sin mucha suerte) con el motor 8 cilindros en V de la Ferrari-Lancia D50.

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 100 x 79,5 mm, 2497,56 cm³, block de aleación liviana, compresión 12:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 50 mm
Potencia:	260 CV a 7400 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera; cambios de 5 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sinfín
Peso:	600 kilos

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger, Gran Premio de Francia 1989, F1 87/88C.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 90, la historia del Mundial
rozado por Alain Prost

275 GTB/C,
la Granturismo para correr

Dino 246,
deportiva de los años 60

Modelismo,
todas las Ferrari de rally